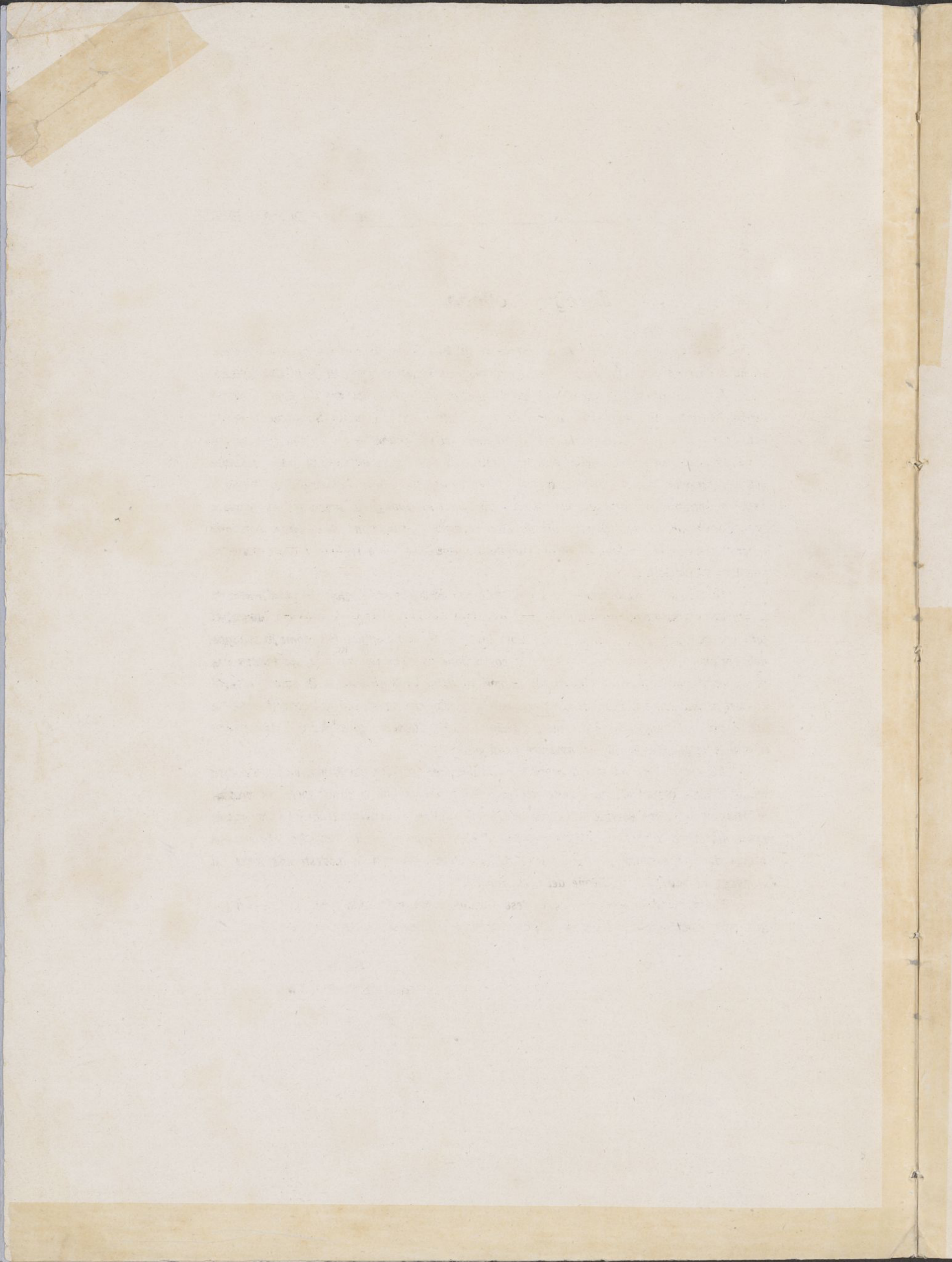
Ing. CARLO CANEPA

DAL POLCEVERA AL VARENNA

LA NUOVA CITTÀ INDUSTRIALE

S. I. A. G.
Stabilimenti Italiani Arti Grafiche
SESTRI PONENTE - 1920

Genova, 9 Dicembre 1919.

Egregio Collega,

Ho letto con vivo interesse la memoria ch' Ella ebbe la cortesia di comunicarmi, ed ho esaminato con tutta cura il suo piano regolatore della regione di Sestri-Cornigliano.

Il suo lavoro è ispirato al più esatto concetto delle necessità del momento, e perciò debbo, anzitutto, congratularmi con lei della iniziativa che ha preso. Sarò quindi molto lieto se mi sarà dato coadiuvarla nell' attuazione del suo piano; e questo non solo perchè l' ampliamento dell' abitato della regione Sestri-Cornigliano, s' impone in modo assoluto nell' ora presente, ma più ancora perchè l' esecuzione del Porto Industriale di fronte a Sestri e Cornigliano, porta per necessaria conseguenza l' obbligo di preparare numerose e ben costrutte abitazioni, specialmente popolari, durante l' esecuzione delle opere portuarie e per l'epoca in cui, ultimati i lavori marittimi, sorgeranno nella regione nuovi e poderosi stabilimenti industriali.

Non si può invero creare un grande sviluppo della industria senza che parallelamente si provveda a sviluppare i mezzi di vita, e quindi in primo luogo le case dei lavoratori tutti che dovranno essere occupati nei nuovi lavori e nei nuovi opifici. E siccome lo sviluppo dell' abitato non si può ottenere senza la costruzione di vaste reti stradali, sia interne che di raccordo con la parte marittima, di sistemi moderni di fognature e di nuove e facili comunicazioni con l' abitato di Genova, così io penso che la vastità del concetto che ha presieduto alla compilazione del suo progetto, sia perfettamente giustificata e non ecceda affatto le reali necessità di un avvenire assai prossimo.

Ella sa quanto mi stia a cuore l' esecuzione del progetto marittimo, dal quale deve indubbiamente provenire una grande ricchezza del paese, e che a quest' opera mi proposi di dedicare le ultime energie della mia vita professionale. Il convincimento mio che questa opera marittima non possa sussistere senza l' esecuzione di quella terrestre che ne è il necessario complemento, può assicurarla dell' appoggio che con le modeste mie forze mi propongo di dare all' attuazione del suo progetto.

Ringraziandola ancora della cortese comunicazione e facendo i voti più fervidi per la pronta effettuazione dei comuni e paralleli intenti, mi pregio dirmi con tutta stima,

Dev.mo

ING. CESARE GAMBA

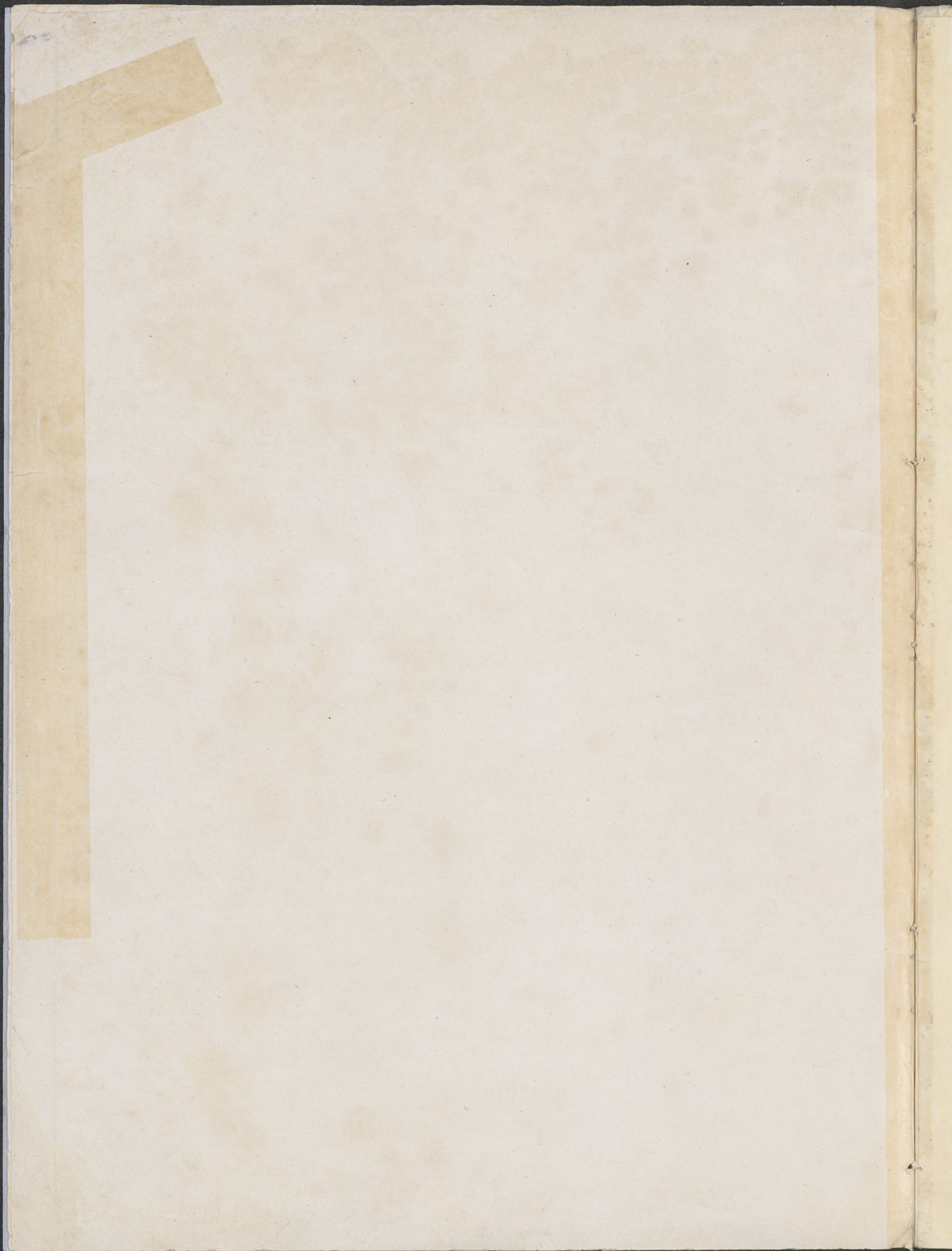
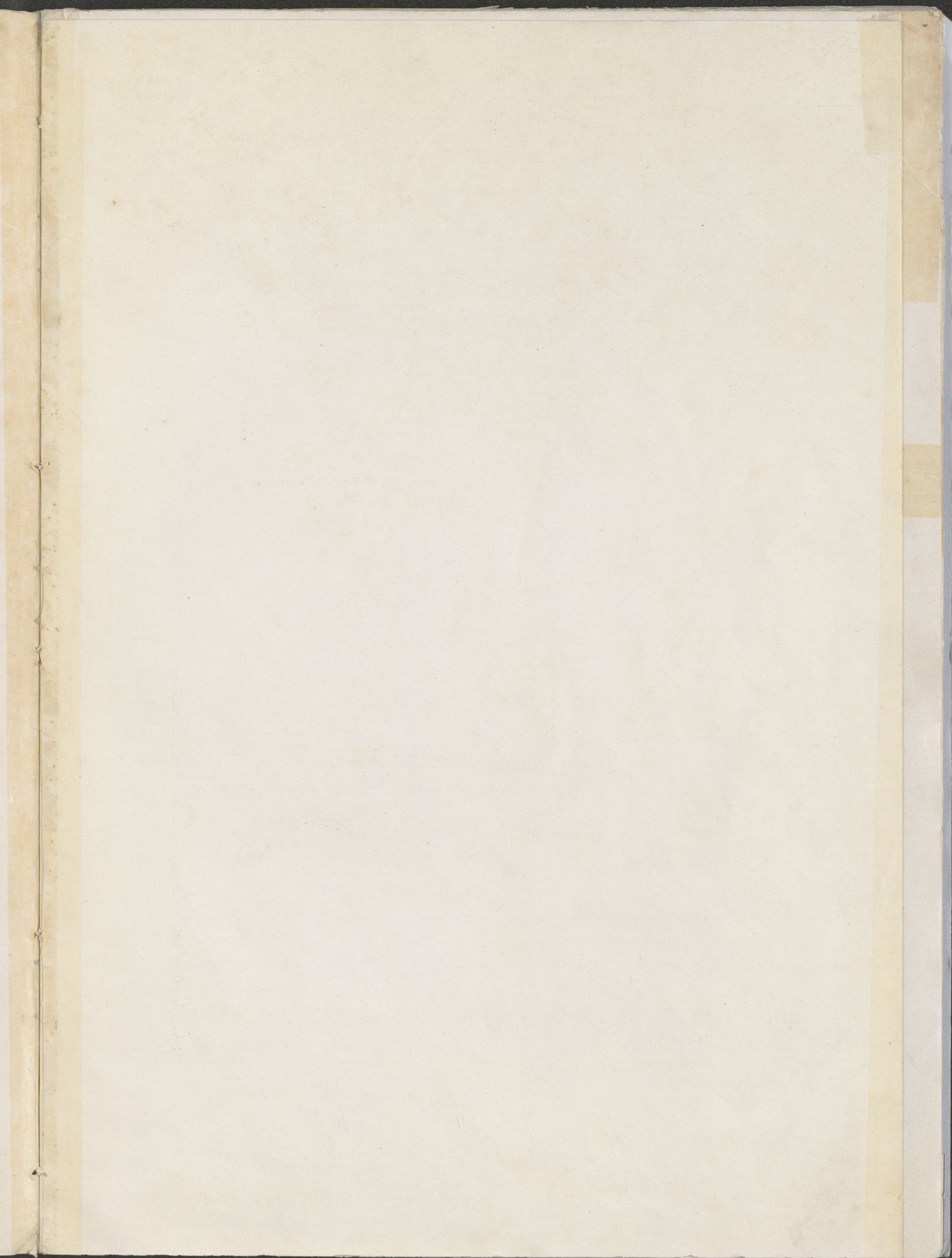
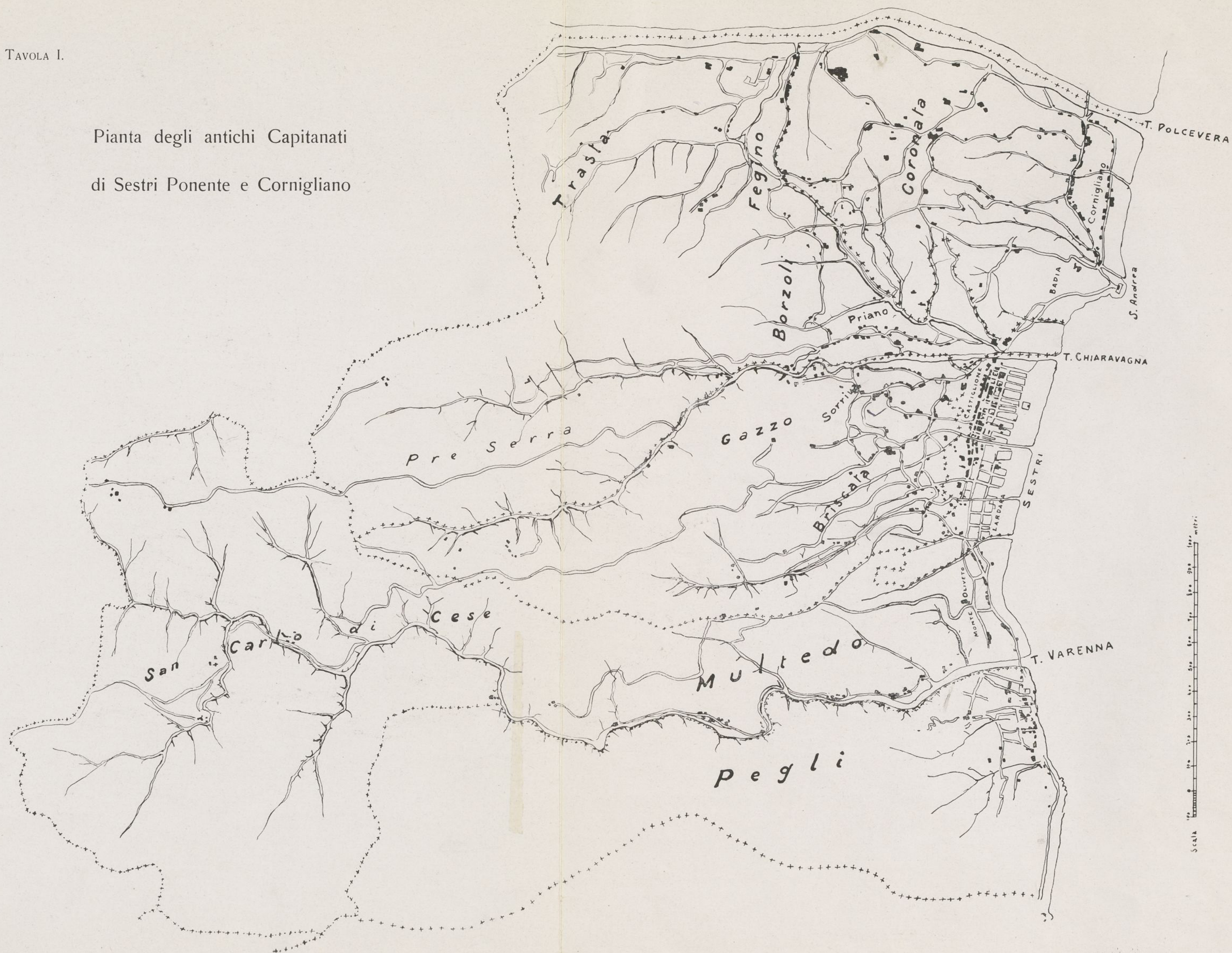
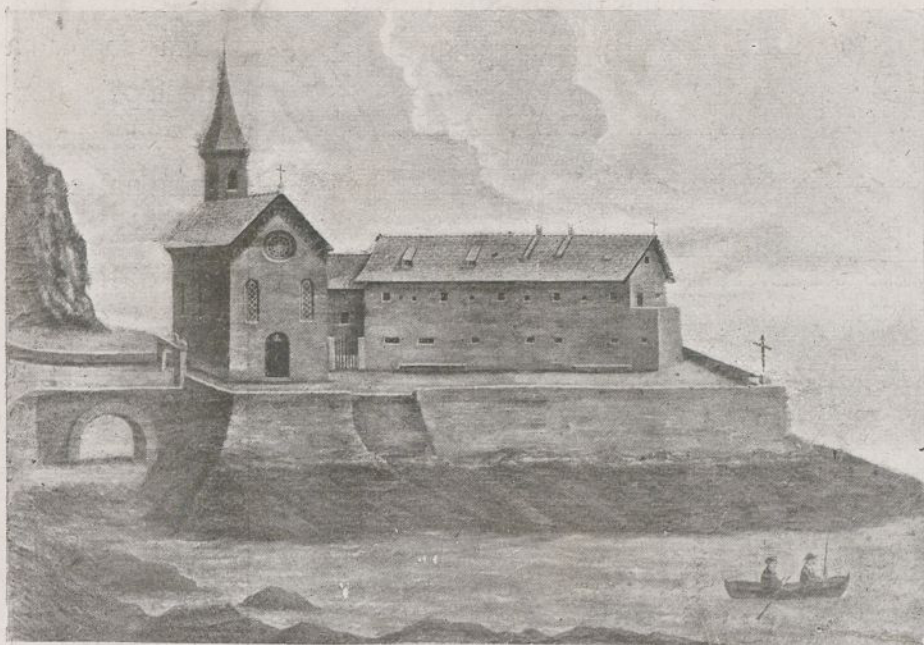
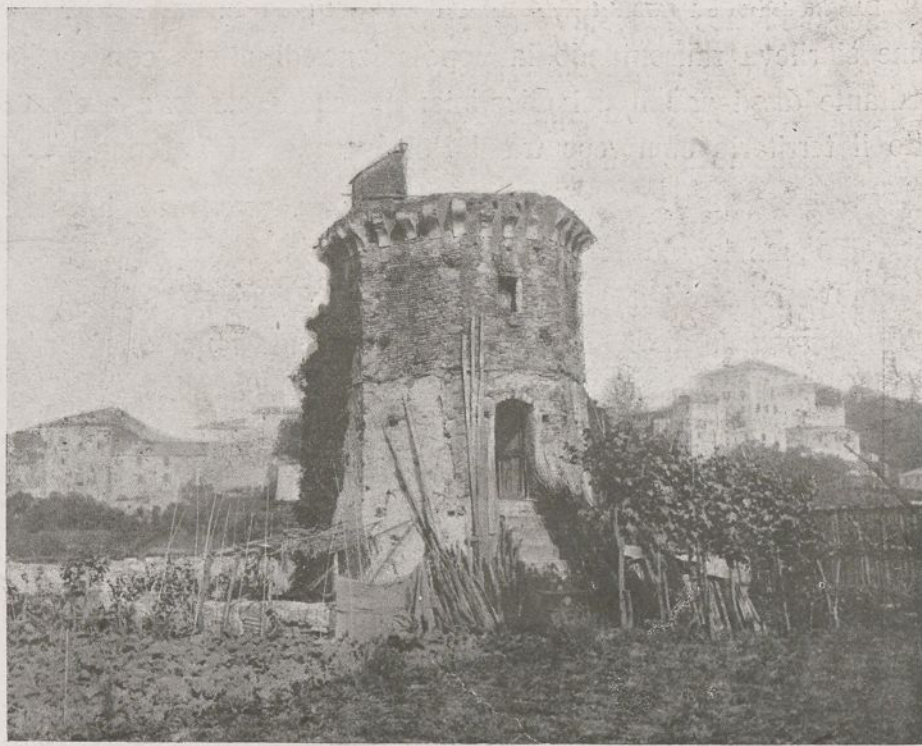



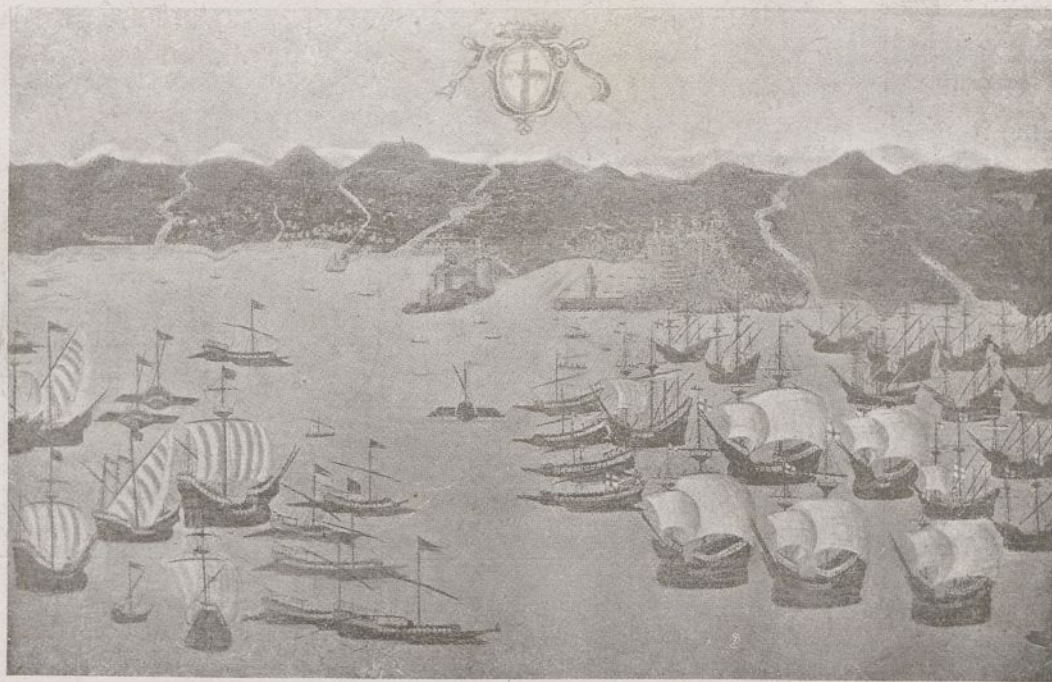
TAVOLA I.

Pianta degli antichi Capitanati di Sestri Ponente e Cornigliano

La vicinanza del mare diede incremento anche ai traffici marittimi, facilitati dalle insenature alla foce dei maggiori torrenti, le quali formavano facile approdo agli scafi di piccola e media portata per il trasporto delle merci nelle due riviere liguri, ed anche oltre, fino ai grandi mercati dell'Oriente.

Porticciolo di S. Andrea e Convento dove visse S. Alberto, fondato nell'anno 1016 (Attualmente Castello Raggio).

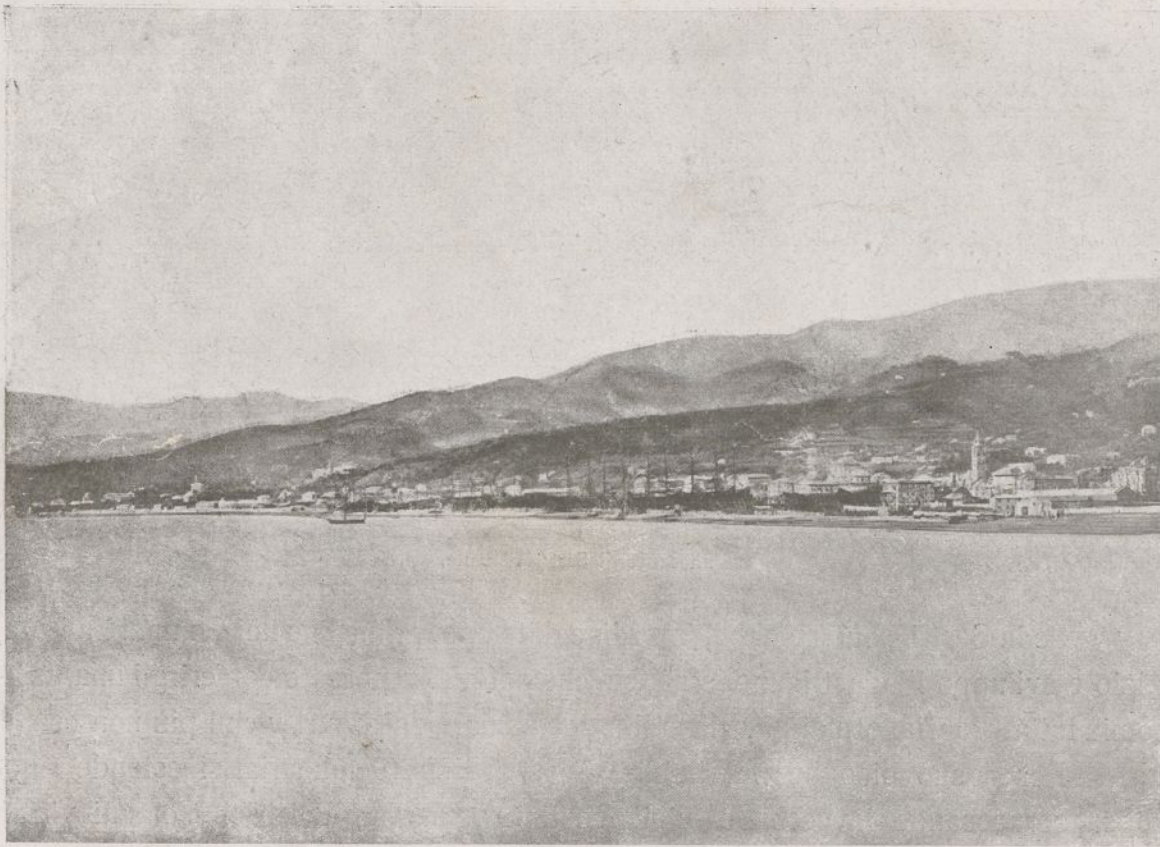
Sono ancora visibili lungo il Chiaravagna le vestigie dell'antico porto di San Lorenzo presso l'attuale Chiesa di Virgo Potens « fin dove assai probabilmente si addentrava il mare come lo dimostrano alcune anella di ferro affisse ad un massiccio ivi esistente e che evidentemente servivano per assicurarvi i navigli ». (*Pietro Rocca — Giornale degli Studiosi*).

Torrione sulla riva sinistra del Chiaravagna per la difesa del Porto di San Lorenzo contro i corsari.

Fin dall' antico tempo ebbe inizio pertanto l' industria navale per il carenaggio e la riparazione delle navi, e per la costruzione di imbarcazioni e di piccoli

bastimenti. Ma lo sviluppo proprio dell'industria, per quanto si ricordino manifatture di qualche importanza, ebbe propriamente vita verso la metà del Secolo XIX, e fino ad allora ebbe parte prevalente la piccola industria agricola e marinara. Una conferma della persistente stasi economica nel tempo antico si desume dalla lentezza che si verifica, per lungo decorso secolare, nello sviluppo demografico delle diverse borgate, fino alla prima metà del secolo scorso, come si rileva raffrontando la popolazione di allora con quella del medio evo risultante dagli annali del Giustiniani, e che ascendeva a circa 9.000 abitanti in tutto il territorio compreso tra il Polcevera ed il Varenna.

« Configurazione del paese di Sestri nell' anno 1258 »
Disegno donato nel 1670 dal padre Barnaba Milesi al pittore Gian Maria Rossi.

La costa da Voltri al Bisagno nel secolo XVI. (Quadro del Museo Civico).
(Riprodotto dalla « Gazzetta di Genova »).

LO SVILUPPO INDUSTRIALE MODERNO

L' influenza delle correnti litoranee ed il convogliamento continuo a mare di detriti da parte dei torrenti, determinò col tempo un graduale avanzamento della spiaggia tuttora visibilmente avvertito, per modo che il battente del mare, che prima era molto rientrante fino a lambire le falde delle colline, si dispose in senso rettilineo conferendo alla spiaggia, da Multedo allo scoglio di Sant'Andrea, una conformazione sabbiosa a poco sensibile declivio che, colla vicinanza di Genova, doveva preparare le condizioni particolarmente favorevoli alle costruzioni navali.

Veduta dei cantieri navali di Sestri Ponente nell'anno 1870.

Verso il 1850 cominciarono a fiorire i grandi cantieri e nel ventennio successivo, epoca gloriosa dell' industria navale, la spiaggia di Sestri Ponente è rinomata quale uno dei principali cantieri d' Italia, trovandosi in quell' epoca contemporaneamente oltre cinquanta navi in costruzione sui diversi scali.

Superata la crisi pel passaggio dalle costruzioni in legno a quelle in ferro, accanto ai nuovi cantieri si eressero in seguito i grandi stabilimenti siderurgici e meccanici, e poi altri ancora per lavorazioni in legno e costruzioni ferroviarie.

Ed oggi tutto il territorio del Comune costituisce una serie successiva ed ininterrotta di case ed opifici, dove, sopra una superficie di un solo chilometro quadrato, ha vita una popolazione di circa trentamila abitanti, in gran parte lavoratori della grande industria, e dove ormai non è più possibile avere il terreno che sarebbe necessario per il continuo sviluppo industriale e demografico del paese.

Panorama di Sestri Ponente.

Se in Sestri Ponente ebbe, in ordine di tempo, prima che nei Comuni limitrofi, inizio e sviluppo l'industria moderna, ciò che poteva in passato conferirgli una fisionomia tutta propria, ormai una diversità sostanziale dai centri vicini più non esiste.

Per il suo bisogno infrenabile di espansione l'industria si estende rigogliosa sorpassando i vecchi e vieti confini amministrativi dei Comuni vicini, addentrandosi anche lungo le Valli del Chiaravagna e del Varenna ed invadendo le falde delle colline circostanti.

La frazione di Multedo, già riservata alla quiete di signorili villeggiature, vede avanzare la schiera dei fumaioli. Il Comune di Borzoli ha il suo lembo di spiaggia, strana incastonatura che dà a quel tratto la figurazione di un bizzarro mosaico, coperto di officine che sorpassano indifferenti i confini del Comune.

E questa intersecazione incontenibile avviene egualmente, come fra Sestri ed i paesi vicini, anche rispetto a Cornigliano, che fino a pochi anni or sono si poteva considerare soltanto come un modesto paese dove, intorno alle splen-

dide ville disseminate lungo le belle pendici di Coronata, vivevano poche migliaia di abitanti in gran parte contadini od ortolani della vallata di Campi lungo il Polcevera, o pescatori ed artigiani raccolti nel *Borgo* verso la spiaggia.

Ed anche Cornigliano ormai, come Sestri, ha visto scomparire tutti i suoi orti della parte pianeggiante per far luogo allo sviluppo della grande industria siderurgica e meccanica che si estende dalla foce del Polcevera fino alle colline di Murta in Comune di Bolzaneto.

Le grandi acciaierie Ansaldo a Campi (Cornigliano).

Dal Polcevera al Varenna si è venuto così costituendo, nel breve volgere di pochi anni, come una sola grande officina nella quale oltre quarantamila lavoratori affluiscono dai diversi Comuni limitrofi, che si scambiano i cittadini nel quotidiano lavoro degli opifici.

Questa imponente attività umana dà per se stessa un'idea chiara ed incontrovertibile di identità di vita civile ed economica. Il territorio stesso dei due antichi Capitanati e che due notevoli corsi d'acqua così bene e naturalmente delimitano, assume già sensibilmente, e ciò più marcato sarà in un prossimo avvenire, l'aspetto caratteristico di una grande unità con spiccato carattere industriale e che attualmente già costituisce una agglomerazione di oltre 75.000 abitanti. *(Tavola II).*

IL NUOVO PORTO INDUSTRIALE

Cessata la guerra mondiale, dopo l' inevitabile periodo di assestamento, riprenderanno più intensi i traffici e le comunicazioni colle altre parti del mondo e particolarmente coll' oriente che già manifesta i segni forieri di un benefico risveglio, ed a cui l'Italia, come un grande molo nel Mediterraneo, porge l'invito a riallacciare quelle relazioni commerciali che resero famose nella storia le nostre Repubbliche marinare.

A questa gara di intenso e benefico lavoro la nostra regione deve prepararsi con idonei mezzi mettendo a profitto la sua favorevole naturale posizione e l' intelligente laboriosità del suo popolo.

E poichè il promettente nostro sviluppo economico, per mancanza di aree per la sua naturale espansione, dovrebbe subire una stasi fatale al suo avvenire, se in tempo non fosse adeguatamente provvisto, si deve chiedere al mare l'area nuova necessaria per l' incremento industriale.

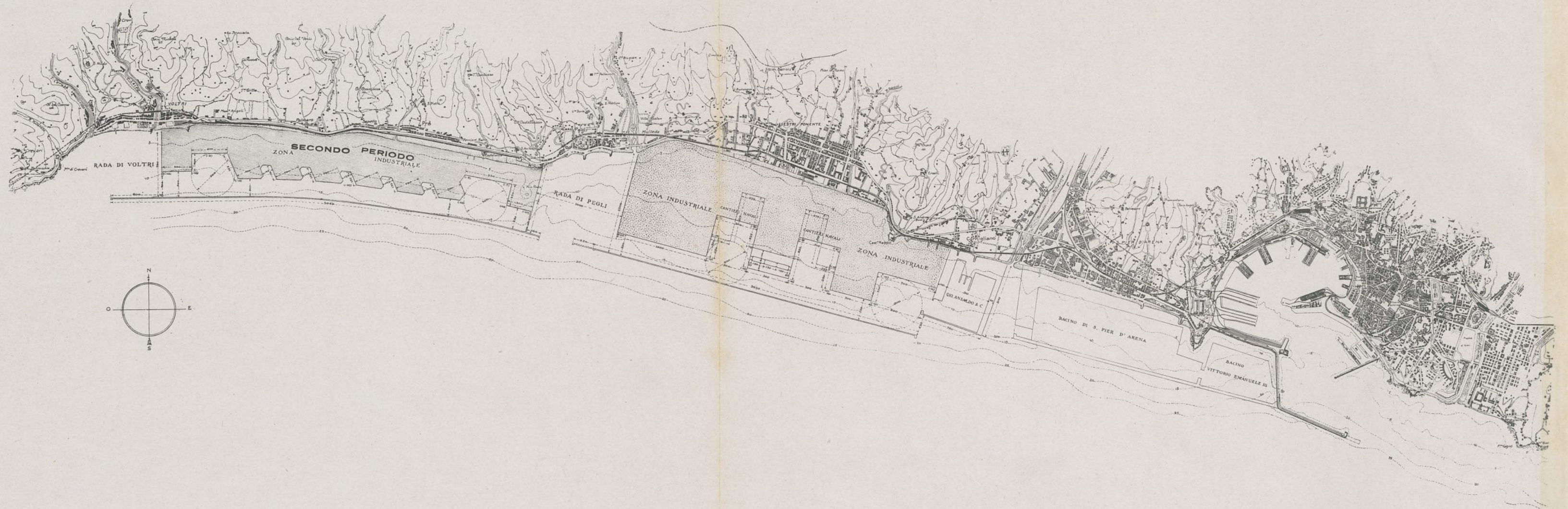
Ispirandosi a questi concetti l'On. Amministrazione Municipale di Genova, adottando un progetto già da molti anni ideato dall' Ing. Cesare Gamba e che lo stesso ingegnere elaborò e modificò in relazione ai bisogni locali ed agli studi che, d' accordo colle principali Ditte, avevano preparato i Comuni di Sestri Ponente e di Cornigliano, ha proposto la formazione di un Porto industriale diviso in due parti: la prima dal Polcevera al Varenna, e la seconda, lasciata libera la zona di Pegli, fra l' estremità ovest di questo Comune e Voltri. *(Tav. III)*.

Il grandioso progetto, che poi fu presentato al Governo, venne esaminato e studiato da una commissione eletta dal Comune di Genova, e composta, oltre che dall' Ing. Gamba, dagli Ingg. Inglese, Luiggi e Broccardi, ed in data 15 Marzo 1919 si è stipulata tra il Governo ed il Comune di Genova apposita convenzione, con la quale è stabilito il termine di dodici anni pel compimento della prima parte, determinando il concorso governativo in L. 48.000.000 nella spesa complessiva presunta in L. 144.000.000, e fissando le diverse norme di massima per l' esercizio.

Tale convenzione è stata in seguito approvata con Decreto Legislativo 24 Aprile 1919 N. 668, con cui si istituisce l' « Ente Industriale Marittimo Genovese » per la costruzione e gestione delle nuove aree industriali.

Il progetto, come si è detto, tende essenzialmente a formare un' ampia zona guadagnata sul mare, ove gli opifici ed i cantieri possano svilupparsi; ed

PROGETTO DI PORTO INDUSTRIALE FRA SAMPIERDARENA E VOLTRI

TAVOLA III.

Il progetto, come si è detto, tende essenzialmente a formare un' ampia zona guadagnata sul mare, ove gli opifici ed i cantieri possano svilupparsi; ed uniformandosi a questo concetto generale di base, consta di una enorme gittata di riempimento protendentesi fino a circa 1200 metri verso mare dall'attuale linea di spiaggia, con diverse rientranze pei cantieri ed i bacini di carenaggio.

Ma poichè l' opera è destinata a giovare particolarmente alle esigenze delle costruzioni navali, non dovrà nella sua esecuzione pratica tornar di danno alle grandi industrie locali rendendone nulli gli ingentissimi impianti e compromettendone il normale svolgimento, come avverrebbe se si allontanasse notevolmente lo specchio acqueo dagli scali ed impianti attualmente esistenti.

La conformazione naturale del fondo del mare, a dolce declivio per i vari, dovrà quindi essere in alcuni tratti corrispondenti agli attuali cantieri Ansaldo ed Odero per lo meno *temporaneamente* conservata. Ed in tal senso venne ultimamente modificato il progetto di massima; di modo che il progetto di esecuzione conterrà appunto, fra le altre, quelle varianti che sono necessarie per non ostacolare, durante i lavori, l' esercizio degli attuali cantieri navali esistenti nella località.

Così pure in questo progetto di esecuzione verranno introdotte quelle opere le quali si ravvisano indispensabili pel raccordo del nuovo abitato di Sestri con le opere portuarie; e si provvederà pure allo scarico dei torrenti, alle fognature ed a tutte le esigenze della zona abitata.

LA NECESSITÀ DI UN GENERALE PIANO REGOLATORE

Il nuovo porto industriale non può però essere considerato a se stesso come isolato, ma è un vasto cantiere che si protende sul mare e che alla terra è connesso sia per la sua attuazione che pel suo esercizio, e non è quindi concepibile l'esecuzione di un progetto di tale natura senza prevedere *contemporaneamente* tutto un piano generale di sistemazione dell'entroterra.

Oltre che alla sistemazione dei soprastanti bacini imbriferi, dei rivi, torrenti, scoli e canali di fognatura, occorre provvedere perchè da determinate e convenienti zone di splateamento si possa ricavare il rilevante quantitativo di materiale necessario per la creazione delle nuove aree industriali sul mare.

Bisogna pure provvedere, mediante un razionale piano regolatore stradale, perchè sulle pendici delle nostre belle colline e nelle aree risultanti dagli splateamenti sorgano nuovi quartieri di abitazione per dare sfogo alla popolazione che è già tanto addensata, ed alle tante migliaia di lavoratori che quì converranno per lo svolgimento dei lavori del porto e per l' esercizio delle nuove industrie che vi sorgeranno.

E come non si può supporre un organismo vitale se il sangue non scorre nelle arterie senza sosta, non è concepibile il nostro prossimo domani senza tener conto dell' incessante e cresciuto flusso e riflusso di materiali e di persone.

I movimenti intensi che si stabiliranno coll'emporio genovese e colle altre importanti zone industriali e commerciali non potranno essere ostacolati o resi difficili per insufficienza di comunicazioni di qualsiasi specie, ed occorre pertanto *provvedere in tempo* per un coordinato piano di costruzioni stradali, tramviarie e ferroviarie.

È tutta una trasformazione indispensabile, che, ove non fosse subito predisposta ed iniziata, ostacolerebbe l'esecuzione del vasto progetto frustrandone pressochè la sua stessa efficienza.

Quindi è che se taluni bisogni già si sentono e se ne prevede acuita la necessità in un prossimo futuro, la soluzione del problema si presenta ora assolutamente improrogabile ed imprescindibile. Questa soluzione, come connessa ad un piano organico e razionale di sviluppo, non può affidarsi alle varie contingenze che di momento in momento possono presentarsi, senza un piano organico di svolgimento; ma deve invece essere preordinata e studiata per assicurare che ogni sua parte risponda pienamente allo scopo.

Tavola IV.

DAL POLCEVERA AL VARENNA
LA NUOVA CITTA' INDUSTRIALE
Scala
STUDIO DI MASSIMA
dell Ing CARLO CANEPA
FERROVIA ASTI OVADA GENOVA
ASTI
RONCO
CAMPASSO
CERTOSA
NUOVA LINEA
NUOVA STAZIONE
FERROVIARIA PER RONCO E ASTI
SAMPIERDARENA GENOVA
NUOVO SCALO MERCI
PORTO INDUSTRIALE
RADA DI PEGLI
BACINO DI
SAMPIERDARENA

Tavola II

RIVAROLO LIG.

POLCEVERA

CERTOSA

PEGLI

SESTRI PONENTE

CORNIGLIANO LIG.

SAMPIERDARENA

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

Scala Metrica

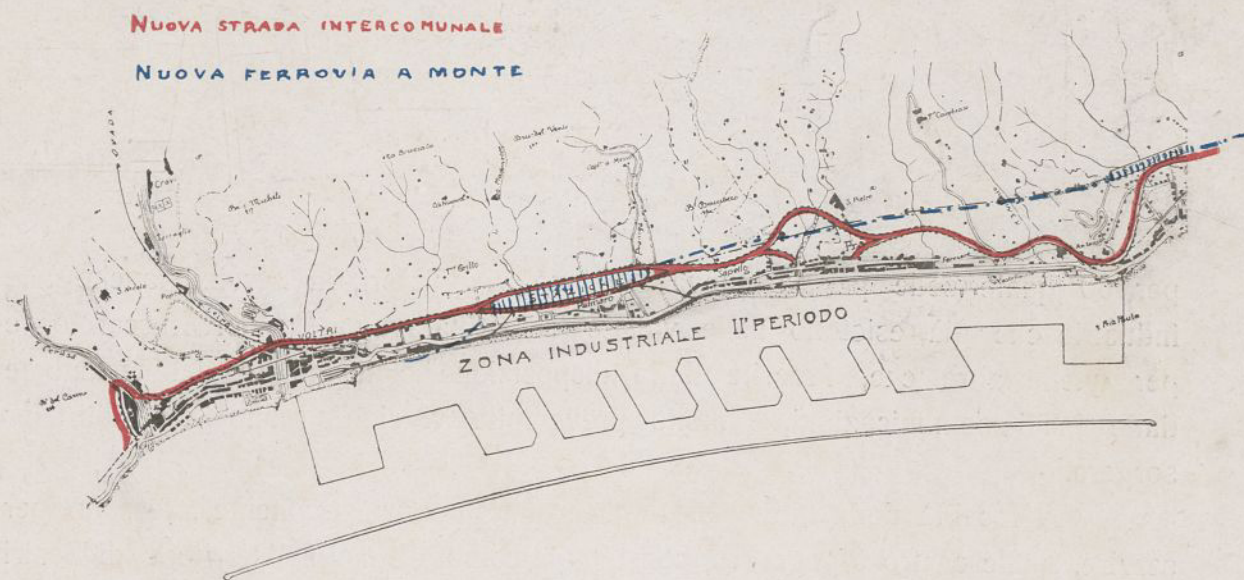
Prof. G. P. Vallega

Questo programma di sistemazione territoriale dell' ampia zona compresa tra il Polcevera ed il Varenna, unita più che mai dal nuovo porto industriale, è accennato quì nelle sue grandi linee, con particolare riguardo agli impianti ferroviarii, alle vie di comunicazione e di transito, ed allo sviluppo edilizio. (*Tav. IV*).

COMUNICAZIONI FERROVIARIE.

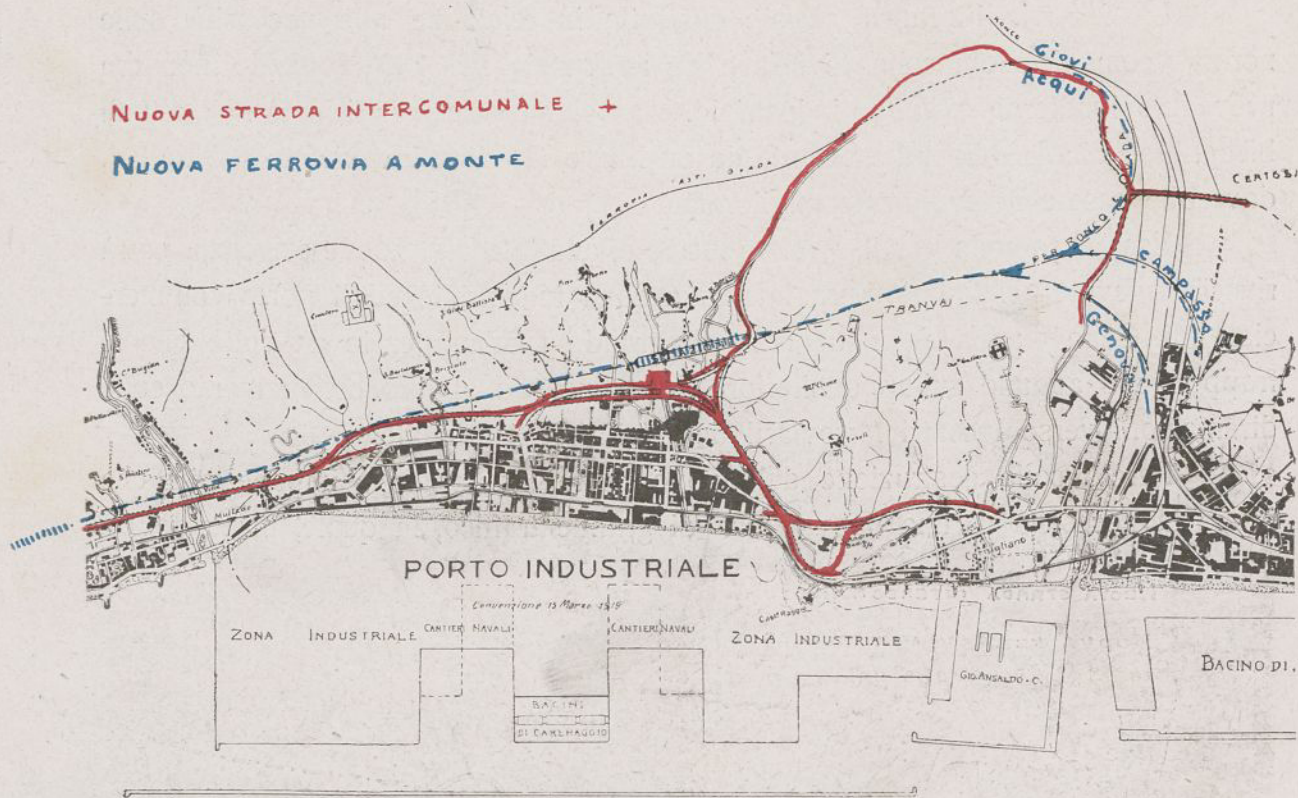
La ferrovia litoranea attuale costrutta in relazione alle necessità delle normali comunicazioni colla Riviera e colla Francia nel 1868, quando non era preveduto l' odierno sviluppo industriale, è assolutamente insufficiente agli attuali bisogni, e quindi, indipendentemente da un futuro ulteriore incremento dei traffici, dovrebbe essere notevolmente migliorata.

Essa è comoda per il servizio locale e, adattata alle nuove esigenze, potrà riuscire agevole pei trasporti tra la nuova zona industriale ed il porto commerciale di Genova; ma è inadeguata al grande traffico per le difficoltà che si frappongono ad uno sviluppo ulteriore delle linee ed al loro collegamento colle diramazioni verso i centri ferroviarii dell' Italia Settentrionale.

Perciò colla costruzione del nuovo porto industriale s' impone più che prima la necessità di una nuova linea di grande traffico, la quale, partendo da

Voltri, passi a monte di quella attuale per raccordarsi nel Polcevera alle altre linee ferroviarie.

E poichè sarà eseguita innanzi tutto la parte di zona industriale tra Sestri e Cornigliano, sarebbe opportuno costrurre correlativamente un primo tronco della nuova linea tra il Varenna ed il Polcevera, convenientemente raccordato all'attuale stazione di Pegli in corrispondenza della frazione di Multedo, dove potrebbe anche sorgere una stazione di smistamento per le merci dirette alla zona industriale.

Secondo il tracciato proposto, detto tronco, partendo dalla stazione di Pegli, appena attraversato il Varenna, si sdoppia a sinistra con grande curva internandosi nella collina in prossimità di Monte Oliveto in regione Multedo per uscire nella vallata del Chiaravagna.

Quivi, dopo un percorso di circa 2000 metri in gran parte in galleria, è ricavato a 12 metri circa sul livello del mare un ampio spazio di metri 700

per 50 quale sede per la nuova stazione viaggiatori, in servizio anche alle industrie che già esistono nelle vallate del Chiaravagna e del Ruscarolo, e per quelle altre che, favorite dalla disposizione pianeggiante del terreno e dalle facili comunicazioni, è molto prevedibile vi si potranno in seguito far sorgere.

La località della nuova stazione è stata opportunatamente prescelta per servire, quale centro topografico, con uguale comodità tanto il territorio di Sestri Ponente quanto quello di San Giovanni Battista, di Borzoli e di Cornigliano.

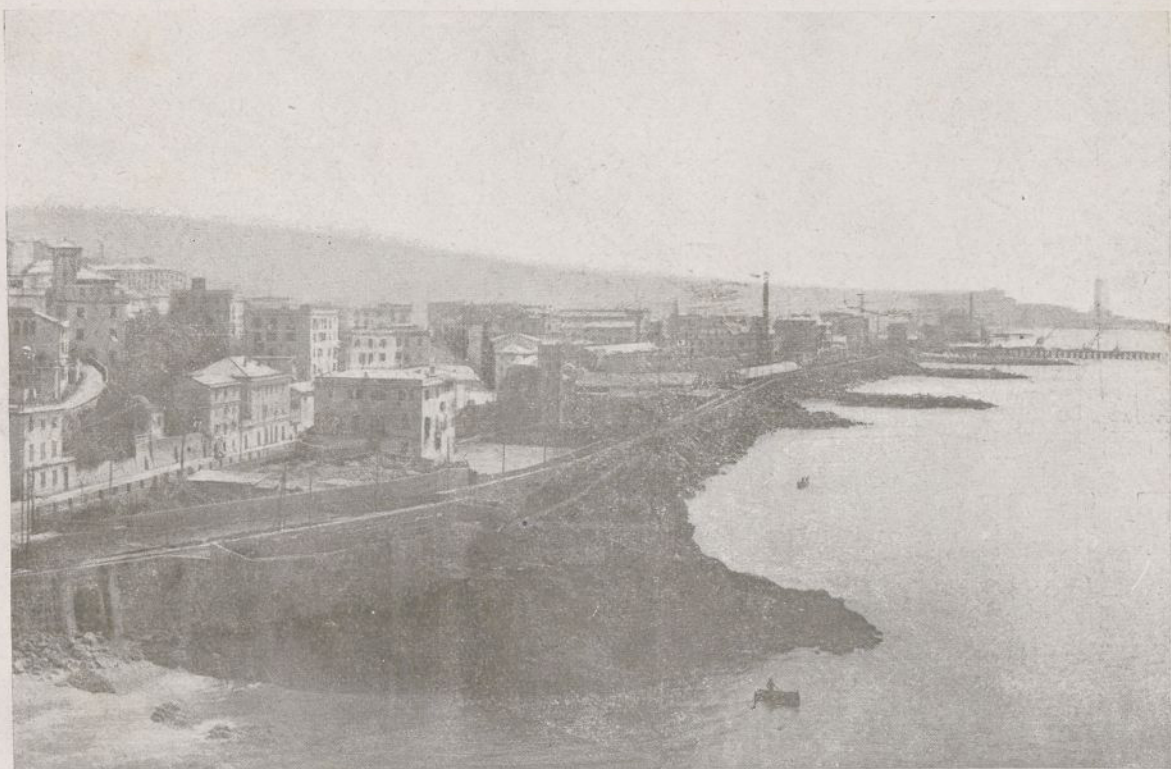
Dalla stazione la nuova linea ferroviaria, dopo una galleria sotto le colline di Coronata, sbocca nella vallata del Polcevera in frazione di Campi, e con due distinti tronchi si raccorda da una parte colla stazione di Sampierdarena ed eventualmente col parco del Campasso, e dall'altra, in corrispondenza del bivio di Fegino, colla linea di Mignanego e colla Genova - Asti.

Il tratto litoraneo della linea attuale, convenientemente sistemato, potrà essere destinato pel servizio locale e per la nuova zona industriale.

COMUNICAZIONI STRADALI.

Per soddisfare però ai bisogni generali della regione, la sistemazione ferroviaria dianzi accennata dev' essere integrata da un adeguato sistema stradale di transito e di comunicazioni interne.

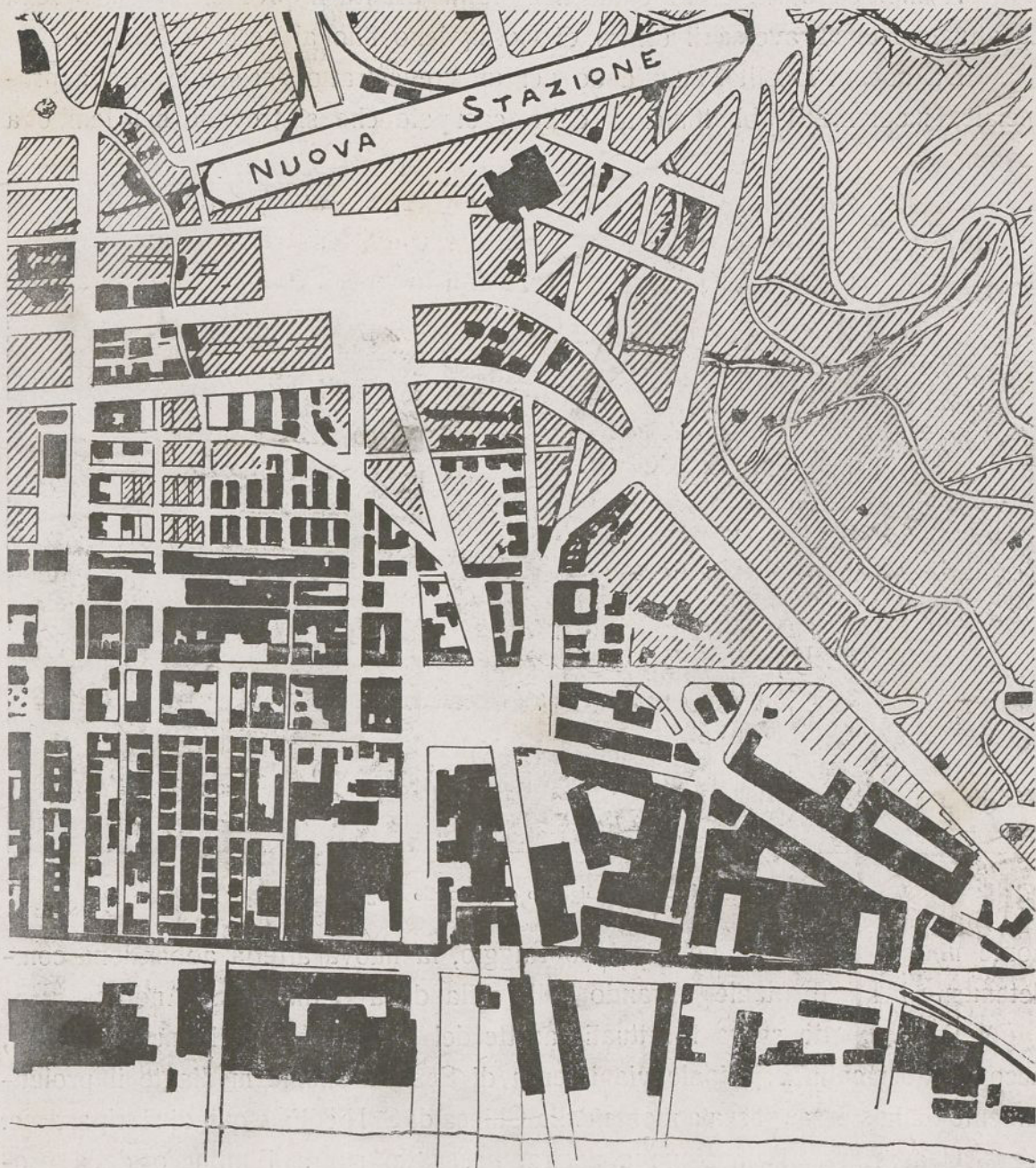
A tale scopo viene progettata una grande arteria in prosecuzione di quella che attualmente attraversa il centro di Cornigliano fino al vecchio Cimitero.

Da questa località, ampliando per un breve tratto l'esistente strada provinciale, mediante l'abbattimento delle casupole che si trovano sul lembo a

Veduta di Cornigliano dal Castello Raggio.

monte fino in prossimità del Castello Raggio, la nuova arteria abbandona completamente la sede attuale entrando nella villa della Badia di S. Andrea.

Proseguendo sopra le attuali casette del Conte Raggio, la nuova strada, raccordandosi colla principale via interna di Sestri Ponente mediante il prolungamento della stessa, passa a monte della Chiesa di S. Nicolò, e quindi si tripartisce.

Una prima diramazione a destra, passando sopra l'imbocco della progettata galleria di Coronata, segue la vallata del Ruscarolo per dare accesso alla stazione ferroviaria di Borzoli sulla linea Ovada-Asti, e, proseguendo verso Fegino, si allaccia in detta località colla nuova strada di Campi, formando con questa e colla provinciale di Cornigliano una comoda via principale di circonvallazione ai margini di tutto il sistema collinoso della regione di Coronata.

Le altre due diramazioni, costituenti nella parte centrale a monte di Sestri lo sdoppiamento dell' arteria principale con biforcazione pressochè parallela, attraversato il piazzale della nuova stazione ferroviaria, che si ottiene anche mediante la copertura e sistemazione del torrente Chiaravagna, si dirigono con ampio svolto verso ponente.

Sistemazione stradale in corrispondenza della Nuova Stazione.

Intersecata la Via Umberto I in territorio di San Giovanni Battista continuano in senso rettilineo fino ad attraversare la Villa Cataldi, in corrispondenza della quale formano una nuova piazza da cui si dipartono per congiungersi presso la Villa Rossi.

ING. CARLO CANEPA

DAL POLCEVERA AL VARENNA

LA NUOVA CITTÀ INDUSTRIALE

CENNI STORICI

L'ASSETTO AMMINISTRATIVO.

Il territorio compreso tra il Polcevera ed il Varenna, con una spiaggia di circa cinque chilometri ed estendentesi a nord, nelle attuali delimitazioni dei Comuni, sulle colline di propaggine del corrispondente tratto di Appennino, ha una storia antichissima risultando fin dal tempo del dominio romano abitato e coltivato dai laboriosi liguri Veturii.

Da documenti della prima metà del dodicesimo secolo si hanno i primi cenni circa la suddivisione amministrativa di questo territorio che dopo il medio-evo, in seguito alle leggi emanate nel 1528 dalla Repubblica Genovese, auspice Andrea Doria, si suddivideva nei due *Capitanati* di Sestri Ponente *(Sextum)* e Cornigliano.

Il primo, oltre il Capoluogo coi suoi due *borghi* Lardara e Castiglione, comprendeva le quattro *ville* di Briscata, Gazzo, Piandelforno e Sorriva (costituenti ora il Comune di San Giovanni Battista), il *luogo* di Pegli e la *villa* di Multedo (appartenente oggi al Comune di Pegli), le *ville* di Priano, Prè, Serra, Borzoli, Fegino e Trasta (costituenti oggi il Comune di Borzoli) e la *villa* di Coronata.

Il secondo era costituito dal Comune di Cornigliano (ad eccezione di Coronata) e dipendeva dalla *Podesteria* del Polcevera mentre il primo apparteneva a quella di Voltri. *(Tav. I)*.

Colla proclamazione della Repubblica Ligure nel 1797 e successiva occupazione del territorio da parte delle truppe francesi, venivano istituite in Sestri

Ponente e Cornigliano le *Municipalità Capoluogo di Cantone*, e quindi, per Decreto del 14 Maggio 1804 del Magistrato dell' Interno della Repubblica Ligure ed in esecuzione della legge organica 17 Gennaio 1803, si costituivano le *comunità* di Sestri Ponente, San Giovanni Battista, Borzoli, Multedo con San Carlo di Cese (unito poi al Comune di Pegli) e Cornigliano.

Malgrado però l'avvenuta autonomia dei vari Municipi, veniva conservata ancora nel successivamente costituitosi Mandamento di Sestri Ponente, una formale unità amministrativa che cementava fra i diversi Enti l'intima relazione di interessi e di aspirazioni, già naturale fra queste popolazioni di comuni origini, costumanze ed attività.

GLI ANTICHI TRAFFICI, COMMERCI ED INDUSTRIE.

Ameno pel sito e per la dolcezza del clima, tutto il territorio è stato in passato luogo preferito di villeggiatura da parte delle più cospicue famiglie genovesi; ed ancora si conservano molte delle antiche e sontuose ville, i cui parchi si prolungavano dalle falde delle colline in pianeggiante distesa fino al mare.

Palazzo Lomellino in Sestri Ponente (antica strada provinciale ora Via Garibaldi)
(in lontananza la spiaggia e le barche)

La produzione agricola a coltura intensiva agevolata dalla fertilità del terreno, indusse ben presto gli abitanti a ricercare altri mercati, oltre Genova, ove esitare i prodotti del suolo. Si formavano così le *carovane* o spedizioni in accordo di più agricoltori, che su *barre* o grandi carri a trazione animale, scortati da contadini armati per difesa dai possibili e non infrequenti assalti di predatori, salivano di preferenza per la via Postumia il passo dei Giovi, valicando l' Appennino, per accedere ai lontani Paesi della Valle del Po.

Proseguendo a monte delle altre Ville di Sestri Ponente, la nuova arteria, convenientemente raccordandosi coll'attuale provinciale, entra quindi in Multedo presso la Villa Gavotti. Da questa prosegue dietro la Villa Rostan per attraversare con nuovo ponte il torrente Varenna, la Villa Pallavicini e tutto il territorio di Pegli a monte di Via XX Settembre, incrociandosi col viale dei villini per passare superiormente all'imbocco della Galleria di Pegli ed innestandosi coll'attuale Via Provinciale nei pressi di S. Antonio.

Ed in seguito potrà essere proseguita a monte dell'attuale abitato di Pra per raggiungere Voltri in corrispondenza del progettato nuovo quartiere di S. Ambrogio.

Questa grande arteria di transito, svolgentesi ad una quota media di circa m. 15 sul livello del mare, con ampio tracciato, leggere pendenze e razionale postura panoramica, costituisce la spina dorsale di tutto il sistema di

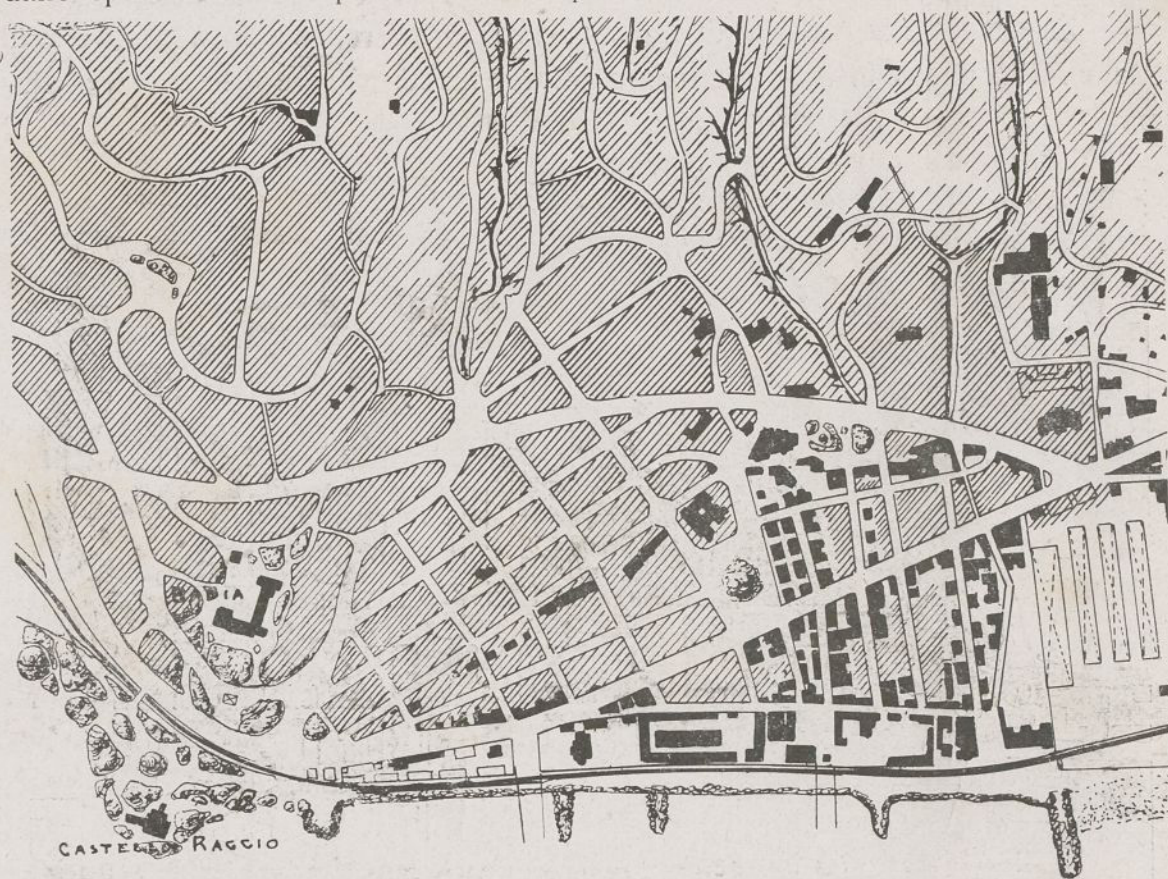
Sistemazione stradale a monte di Sestri Ponente.

viabilità interna, il cui studio è stato eseguito con semplice criterio di massima ed al solo scopo di fissare i principali concetti informativi di un vero piano regolatore generale.

Per ciò che si riferisce agli allacciamenti colla parte abitata di Sestri e centri limitrofi, e colla nuova zona industriale, oltre agli accennati raccordi coll'attuale Via Garibaldi, è prevista, colla sistemazione dell'attuale linea ferroviaria

che servirà agli usi locali la costruzione di una nuova ampia arteria longitudinale in corrispondenza della sede di detta ferrovia. Ed altre arterie interne e raccordi verso mare si otterranno col prolungamento a monte di diverse vie esistenti e colla progettata rettificazione e copertura della parte pianeggiante dei torrente Ruscarolo, Chiaravagna, Cantarena, Molinassi e Marotto.

Per la creazione di una conveniente zona destinata per la costruzione di abitazioni è tracciata una vasta rete di strade principali e secondarie tenendo presenti le ragioni di estetica edilizia e comodità cittadina e la configurazione del terreno.

Eppertanto nella zona pianeggiante del territorio di Cornigliano risultante dallo splateamento di parte delle sue pendici collinose, e così pure nella zona

Sistemazione stradale a monte di Cornigliano.

soprastante immediatamente al territorio di Sestri, è previsto lo sviluppo di nuovi quartieri cittadini con spaziose piazze ed ampie arterie convenientemente raccordate con quelle esistenti, in modo da formare con le stesse un tutto organico ed armonico.

Nella parte collinosa è invece prevista la costruzione di altre arterie, che, dipartendosi da quelle principali della parte pianeggiante, si snodano seguendo il più che sia possibile l'andamento naturale del terreno, per determinare il minimo costo di spesa per la costruzione col massimo rendimento relativo alla razionale utilizzazione delle risultanti aree fabbricabili.

COMUNICAZIONI TRAMVIARIE.

La casa dev' essere facilmente accessibile; e sotto questo riguardo può dirsi che il problema dell'abitazione sia, nei centri urbani in periodo di sviluppo, strettamente dipendente da quello delle comunicazioni.

Da un razionale servizio tramviario, e particolarmente da una buona rete di comunicazione interna, dipende in gran parte la possibilità di utilizzare le aree per un organico incremento edilizio.

In relazione a ciò è prevista la formazione di un sistema di comunicazioni tramviarie che comprende, come la viabilità interna, due parti fra loro distinte ma che a vicenda si integrano, e cioè: una rete di transito ed una di comunicazione interna.

La rete di transito nel tracciato proposto percorre, provenendo da Pegli, la sede della nuova arteria longitudinale fino al piazzale della nuova Stazione ferroviaria di Sestri, da cui si divide in due linee.

Una linea prosegue in galleria sotto Coronata fino alla frazione Campi per giungere a Genova attraverso la galleria della Certosa e mediante un ponte od un sottopassaggio in corrispondenza del Polcevera.

L' altra linea dal sopradetto piazzale della Stazione continua seguendo la principale arteria di Cornigliano per congiungersi a Genova attraverso la galleria di S. Benigno, facendo anche eventualmente capo alla nuova metropolitana già progettata con capolinea in Sampierdarena.

Mentre la rete di transito servirà ad agevolare le comunicazioni di tutti i Comuni della Riviera di Ponente, fino a Voltri, con Genova, rendendo anche possibile la costruzione di grandi quartieri popolari per i cittadini della Metropoli fuori dell'attuale periferia della città, la rete interna servirà specialmente per il movimento delle grandi masse operaie dai singoli opifici alle rispettive abitazioni.

Si ottiene così un sistema completo di servizi tramviari atto ad assicurare agli attuali e nuovi centri di vita e di lavoro i necessari mezzi di comunicazione e di sviluppo.

SVILUPPO EDILIZIO

Il sistema complessivo di viabilità di cui si è fatto cenno tende a risolvere il problema delle comunicazioni e dei traffici per corrispondere alla sempre crescente attività commerciale ed industriale, ed a preparare le aree per il necessario sviluppo edilizio inteso ad eliminare gli attuali insalubri ed immorali agglomeramenti urbani, per rendere la casa il sito gradito e di quiete pel lavoratore, consolatrice dello spirito nell'intima affettuosità della famiglia, elemento di educazione, di benessere e di civile progresso.

Dai risultati demografici ufficiali dell'anno 1911 si desume che nei Comuni del Mandamento di Sestri Ponente si avevano in complesso 47.049 abitanti alloggiati in 44.690 vani.

E poichè in media ad ogni abitante dovrebbe corrispondere un vano di abitazione, già fin dal 1911 si rileva l'eccessivo agglomeramento della popolazione.

Da allora, e cioè in soli 8 anni, le condizioni sono andate aggravandosi in modo davvero impressionante, perchè, mentre in tale periodo gli abitanti sono saliti a 72.769 con un aumento di 25.720, i vani di abitazione risultano 54.043 con un aumento di soli 9.353.

Il fabbisogno attuale sarebbe pertanto di circa 19.000 vani.

Ma poichè sono circa 40.000 le persone occupate nelle locali industrie e commerci, e calcolando la media di 3 abitanti per ogni persona produttrice, ne risulta che in tutto il territorio dovrebbe trovare alloggio una popolazione di 120.000 abitanti, con un aumento di 45.000 in confronto dell'attuale.

Eppertanto, oltre i 19.000 vani di cui sopra, se ne dovrebbero costrurre altri 45.000, per modo che il fabbisogno complessivo sarebbe di 64.000.

Calcolando che in media per ogni vano corrispondono circa 25 mq. di terreno (comprese le aree pei distacchi, strade, piazze, ecc.), in oggi necessita la disponibilità di 1.600.000 mq. di terreno per lo svolgimento di un completo piano edilizio adeguato agli attuali bisogni della nostra zona industriale.

Devesi inoltre considerare che anche per Genova, Sampierdarena e Rivarolo si verifica lo stesso fenomeno dell'*urbanesimo*, che determina la urgente necessità di provvedere su larga scala per la costruzione di nuovi quartieri di abitazione, specialmente per la media classe e per quella operaia.

Dato l'elevato costo delle aree nei diversi centri cittadini e la loro penuria, sarà necessario far sorgere i nuovi quartieri sulle colline circostanti, e ciò avverrà tanto più facilmente e presto quanto più migliorati saranno i mezzi

di comunicazione, che daranno modo di accedere comodamente dai sopradetti centri alle nostre zone collinose.

E non devesi nemmeno trascurare il fatto del certissimo aumento della nostra popolazione operaia, perchè saranno fra poco diverse altre migliaia di lavoratori che qui saranno chiamati per l'esecuzione dei lavori del nuovo porto industriale e del bacino di Sampierdarena e per il conseguente e correlativo sviluppo delle attuali e delle nuove industrie.

Tenendo quindi presenti anche tutte queste grandi necessità nel preventivo del fabbisogno delle nuove aree edilizie, si vede quanto vasto sia il problema, alla cui soluzione non si può provvedere che con mezzi straordinari, la cui attuazione non può essere affidata alla sola iniziativa privata, che è in generale troppo lenta e slegata.

Si ravvisa quindi necessario il diretto intervento dell'Ente Industriale del Porto o la istituzione di un altro Ente speciale Amministrativo, il quale, in correlazione col primo, riassuma tutte le attribuzioni demandate agli Enti locali in materia edilizia e stradale e provveda alla compilazione ed esecuzione dei piani regolatori ed all'acquisto ed eventuale esproprio delle aree.

Il capitale occorrente potrà essere in vario modo costituito, e cioè con apporto di beni immobiliari da parte dei proprietari dei diversi stabili, col versamento diretto di quote azionarie da parte di capitalisti e di Società industriali, col contributo di Enti, e mediante emissione di obbligazioni opportunatamente garantite e coperte con speciali operazioni bancarie.

Questo Ente, dopo messe in valore le aree delle varie zone mediante l'esecuzione della parte generale del piano regolatore, potrebbe, per i quartieri di case popolari, o imprenderne direttamente la costruzione usufruendo delle agevolazioni consentite dalla legge, o cedere le occorrenti aree ad altri Enti con partecipazione dei Comuni e delle Ditte Industriali, che hanno il dovere e la convenienza di provvedere alle loro maestranze un' abitazione comoda, igienica ed a buon mercato.

Per le ville e le case signorili e per quelle di abitazione civile, l' Ente potrebbe destinare le aree poste nei centri più adatti, alienandole a conveniente prezzo e lasciando ai privati l' incombenza della costruzione, stabilendo inoltre speciali agevolezze per le Società Cooperative che nei nostri Comuni hanno già avuto tanto sviluppo e che pure in avvenire non cesseranno di svolgere l' efficace loro azione.

IL PROBLEMA AMMINISTRATIVO

Nella ripartizione delle varie zone a sede delle industrie sussidiarie, nello svolgimento del piano edilizio, nel tracciato delle ferrovie, tramvie e delle arterie principali e di comunicazione interna, non è possibile seguire la linea tortuosa e bizzarra dei confini amministrativi che finora separano i singoli Comuni. Quindi si prevede, come è detto prima, che alla formazione del piano generale regolatore provveda uno speciale Ente Amministrativo.

Il nuovo porto industriale abbraccia e connette l'intera plaga dal Polcevera al Varenna; e le nuove aree da esso create e quelle annesse sull'attuale spiaggia naturale formeranno il centro della più alacre attività. Ma poichè la zona industriale non può costringersi in determinata misura, è a presumersi che gli opifici non aventi necessità assoluta di svolgersi in riva al mare, si porteranno a nord disponendosi in più favorevole ubicazione rispetto alle linee stradali e ferroviarie per lasciar libera la zona a mare per le costruzioni ed industrie navali.

Ai piani stradali ed edilizi, che non possono trovare soluzione organica se affrontati distintamente per ognuno degli attuali Comuni, si connette quindi il problema della sistemazione industriale, ed in relazione a ciò si presenta la necessità di risolvere con unità di criteri il problema dei tributi locali e di sviluppare convenientemente tutti i più importanti servizi pubblici riferentesi specialmente all'igiene, alla salute, all'assistenza ed all'istruzione pubblica.

Alla soluzione di questi pubblici problemi non si oppone in teoria la facoltà di provvedere mediante Consorzi con attribuzione proporzionale, ai loro componenti, di oneri e di diritti. Ma, pur facendo astrazione dalle eterogeneità di costituzione e dalla lentezza di funzionamento dei Consorzi in genere e dalle difficoltà che deriverebbero da un diverso regime fra le diverse zone, ove si consideri che i Consorzi stessi verrebbero ad assorbire le più eminenti incombenze demandate agli Enti locali, sorge spontanea la illazione se meglio non convenga risolvere radicalmente il problema procedendo senz'altro ad una generale unione amministrativa.

Di ciò potranno occuparsi con ponderazione i Comuni interessati esaminando innanzi tutto se non convenga loro proporre a tutti gli altri del Genovesato la unione con Genova per formare un forte organismo ammininistrativo opportunamente costituito in relazione ai bisogni generali ed a quelli particolari dei diversi centri.

E nel caso che, per considerazioni transitorie, ciò si ravvisasse ancora prematuro e si ritenesse più conveniente procedere per gradi, si prospetta la soluzione intermedia, e davvero imprescindibile, dell'unione amministrativa di

tutto il territorio compreso tra il Polcevera ed il Varenna, in applicazione anche di quanto è disposto dal Decreto Legislativo del 26 Luglio 1917, N. 1270 riguardante i provvedimenti amministrativi che si possono adottare in conseguenza dell' approvazione di un progetto di porto marittimo, come quello che a noi si riferisce.

Spiaggia di Sestri — Veduta dalla Villa Raggio.

In questa eventualità la sede principale del nuovo Ente, senza escludere l'istituzione di sedi secondarie pel bisogno degli ordinari servizi civili, potrebbe essere scelta nella attuale Villa Raggio, la quale, col suo bel Castello, la storica Badia e l'ampio e ricco parco, costituisce, anche quale sito intermedio rispetto a tutto l'abitato, la località più adatta per farvi funzionare, con gli adeguati nuovi edifizi, tutti i servizi generali della nuova Collettività in mezzo ad una spaziosa oasi verde che potrà pure essere il gradito *rendez-vous* di tutta la popolazione.

La nuova città industriale dal Polcevera al Varenna, con un' estensione di 25 Kmq. ed una popolazione di oltre centomila abitanti, potrà costituire in breve una forte unità amministrativa, omogenea e prospera, e destinata a maturare l'avvento della più grande Genova che dovrà, da Voltri a Nervi ed a Pontedecimo, accogliere e raggruppare in seguito, in un solo organismo opportunamente costituito, tutta questa ricca ed industre plaga ligure che è il principale centro di vita economica della nostra Nazione.

Sestri Ponente, Dicembre 1919.

ING. CARLO CANEPA